notiziario della sat dlf udine

Numero 53 Anno 14 (2) Giugno 2009

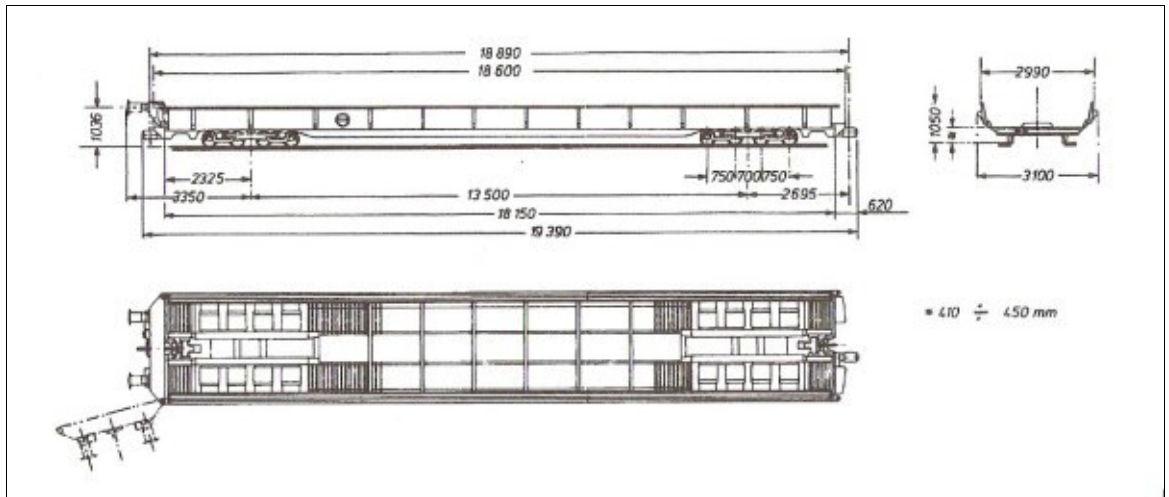
I carri dei Ro-La

Il servizio Rollende Landstrasse (Ro-La - autostrada viaggiante) in regione, dopo una falsa partenza con la tratta Palmanova-Salisburgo gestita dalla Bertani e rivelatasi fallimentare per molteplici motivi, è ripartito con la relazione Trieste Porto Franco-Salisburgo. Questa relazione si è rivelata indovinata e si è consolidata, tanto da viaggiare con 3 coppie giornaliere, festivi inclusi (anche Natale), 365 giorni all'anno. E' una bella realtà della Pontebbana, sfruttando la sagoma Gabarit C1 della nuova linea.
All'inizio i convogli, sempre con una composizione di 20 carri ultrabassi ed una carrozza per gli autisti, erano trainati dalle E 652 (le locomotive più potenti delle FS), che dall'inizio di quest'anno, dopo circa un anno e mezzo di dominio incontrastato delle ÖBB 1216/E 190 “Taurus”, sono ritornate alla testa di questi treni. Il servizio con le Taurus è sospeso perché, a quanto pare secondo la stampa estera, il software dell'SCMT va in conflitto con quello della locomotiva e non si è ancora trovata la soluzione del problema.

Ro-La con in testa la Taurus E 190.004 livrea Italia in arrivo a P.M. Vat il 22 luglio 2008 (foto E. Ceron)

I Ro-La sono composti da locomotiva FS (ÖBB quando c'erano le Taurus), carrozza ÖBB e da 20 carri o tutti ÖBB, o tutti FS, ma il più delle volte c'è un bel mix di carri FS e ÖBB. Personalmente mi fa sempre un certo effetto vedere transitare treni composti interamente da materiale ÖBB in Italia.
Detto questo veniamo all'argomento di questo articolo.
I carri sono di due tipi diversi ed un tipo presenta due varianti costruttive.
Carri di tipo Saadkms (primo tipo) appartenenti alle ferrovie austriache ÖBB: hanno due carrelli a 4 assi, presentano 16 nervature di rinforzo sulle fiancate laterali ed hanno una livrea color bruno. Oltre alle normali scritte, oramai su quasi tutti i carri c'è un riquadro bianco con la scritta ÖKOMBI. Tutti questi carri stanno ricevendo l'immatricolazione di società privata A-ÖKWBG ed hanno residenza a Innsbruck Hbf o Wels.
Carri di tipo Saadkms (secondo tipo) appartenenti alle ferrovie austriache ÖBB o alle ferrovie italiane FS: sono leggermente più lunghi dei precedenti, hanno due carrelli a 4 assi di tipo 19ub, presentano 14 nervature di rinforzo sulle fiancate laterali ed hanno una livrea color bruno o rosso quelli austriaci e verde pantone quelli italiani. Oltre alle normali scritte oramai su quasi tutti i carri ÖBB c'è il riquadro bianco con la scritta ÖKOMBI. Anche questi carri austriaci stanno ri-

Un altro Ro-La in arrivo a P.M. Vat: alla trazione la 1216 010/E190 010 (foto D. Carlutti)

Disegno del carro Saadkms di prima serie delle FS

cevendo l'immatricolazione di società privata A-ÖKWBG; quelli in livrea bruno hanno residenza a Innsbruck Hbf o Wels, mentre quelli in livrea rossa hanno residenza a Salisburgo o Graz, mentre i carri italiani non hanno nessuna assegnazione.
L'altro tipo di carro, più interessante, è delle ÖBB ed è articolato, essendo composto cioè da due semicarri che poggiano su tre carrelli a 4 assi; su quello centrale poggia l'articolazione. Ha 7 nervature laterali per ogni semicarro e curiosamente è il più corto tra i tre tipi. La livrea è bruno o grigio scuro ed è sempre presente il logo ÖKOMBI. La loro marcatura è Sdmmrs ed anch'essi stanno ricevendo l'immatricolazione di società privata A-ÖKWBG con residenza a Innsbruck e Salisburgo.

Queste osservazioni sono state effettuate quando il convoglio affronta gli scambi a velocità ridotta o mentre è in attesa di incrocio al P.M. di Bivio Vat.
I convogli viaggiano normalmente a pieno carico, raramente c'è qualche vuoto ed è estremamente rarissimo vederne uno tutto vuoto.

Ora alcune altre notizie e curiosità.
L'immatricolazione privata A-ÖKWBG significa ÖKOMBI Waggonbetriebsgesellschaft mbH mentre la denominazione completa di ÖKOMBI è Östereichische Gesellschaft für den Kombinierten Verkehr (Società austriaca per il trasporto combinato).

Come già accennato, la composizione dei treni può comprendere tutte le varianti dei carri e delle livree descritte.
I carri FS, secondo le scritte, dovrebbero essere stati riparati nella squadra rialzo di Udine, ma è più probabile che lo fossero già a Cervignano ancora prima della chiusura del deposito, considerato che a Udine non li ho mai visti.
Come curiosità i carri austriaci sono autorizzati a circolare su almeno una decina di altre amministrazioni, ovviamente Italia compresa, mentre quelli italiani lo sono solo in Austria.
Si nota che, se i convogli viaggiano sempre a pieno carico, cioè con 20 TIR su ogni treno, il servizio trasporta 120 camion al giorno e ben 43.800 mezzi ogni anno; in ogni caso sem-

Sopra, figurino del carro articolato

A fianco, il carrello dei carri di primo tipo (foto D. Carlutti)

Sotto a destra, il carrello tipo 19ub dei carri di secondo tipo e dei carri articolati (foto C. Canton)

Sotto, la carrozza per gli autisti. Circonvallazione di Udine 23 luglio 2008 (foto E. Ceron)

pre una minima parte di quelli che viaggiano in autostrada.
Altra cosa che attira lo sguardo sono le ruote dei carrelli che hanno un diametro ridottissimo: 360 o 380 mm (questi ultimi per il tipo 19ub); il passo dei carrelli è di 2.200 mm e la loro massa media di 4.500 kg. Altre caratteristiche dei carri FS utilizzati su questi convogli: 100 unità costruite da Bombardier nel 2003; marcatura numerica 498 2 900÷999; lunghezza 19.590 mm (19.990 mm con una testata con respingenti; passo 13.700 mm; lunghezza del piano di carico 19.000 mm (18.600 con una testata); altezza del piano di carico 436 mm; massa media a vuoto 17,5 t (senza testata) o 18,8 t (con testata); portata massima 44 t.
All'inizio del servizio i camion trasportati erano solo articolati turchi, mentre ora ci sono anche TIR con targa tedesca.
Ogni tanto ci sono alcune eccezioni sulla tipologia di carico: quando vengono trasportate motrici nuove verso la Turchia, ne sono caricate tre per carro; oppure se vengono trasportati pianali nuovi in tutti due i sensi, una motrice ne trasporta tre con un singolare sistema di carico (uno sovrapposto all'altro), come si può osservare nel disegno. Un'altra variante di carico prevede il trasporto di due motrici nuove su di un pianale; in questo caso per problemi di sagoma le due motrici caricate sul rimorchio sono prive delle ruote anteriori. In una occasione la motrice che trasportava le altre motrici, di chiara produzione americana, presentava un bellissimo musone, come i vecchi camion o come quelli americani.
Come già detto ogni giorno vengono trasportati 120 camion che vengono tolti dalle autostrade, con riduzione del traffico e perciò con sensibili benefici ambientali, nonché anche con minor usura del manto stradale. Le autostrade interessate a questo beneficio sono la Trieste-Palmanova, la Palmanova-Tarvisio-Villach e la Villach-Salisburgo.
Per finire un'ultima nota:
Ro-La vuol dire Rollende Landstrasse, ovvero “la strada che scorre (viaggia) sul territorio”. In Italia è stata tradotta con “autostrada viaggiante”, che in tedesco si potrebbe tradurre all'incirca con Fahren Autobahn; la denominazione italiana perciò non è esatta, forse anche per una tutta italica fissazione per le autostrade....

Denis Carlutti

La Taurus 1216 005 traina un Ro-La sulla Pontebbana (foto D. Carlutti)

Significato della classificazione dei carri

Saadkms

S	carro pianale a carrelli di tipo speciale
aa	ad 8 o più assi
d	ad un solo piano per trasporto veicoli
k	con limite di carico minore di 50 t
m	con lunghezza del piano di carico compresa tra 15 e 18 metri
s	atto al regime di circolazione s (100 km/h)

Sdmmrs

S	carro pianale a carrelli di tipo speciale
d	ad un solo piano per trasporto veicoli
mm	con lunghezza del piano di carico minore di 15 metri
r	carro a 2 elementi con lunghezza del piano di carico maggiore o uguale a 27 metri
s	atto al regime di circolazione s (100 km/h)

I Ro-La nel modellismo

Composizione reale 1216/E 190 o E 652 (livrea originale o XMPR), carrozza letti ÖBB per gli autisti, 20 carri Saadkms. In scala si può ridurre il numero dei carri.

Roco — Liliput (1/87), Roco (1/100) — Fleischmann, Trix, Märklin

Fleischmann, Trix, Märklin

Rivarossi

FVG: contratto di servizio e nuovi treni

L'8 maggio è stato siglato il contratto di servizio tra la Regione Friuli Venezia Giulia e Trenitalia per il servizio ferroviario locale nei prossimi tre anni; esso potrà poi essere prorogato per altri tre anni. Prevede lo stanziamento di 100 milioni di euro (il 30% a carico di Trenitalia) per l'acquisto di tre nuovi treni di tipo Vivalto a due piani. Prevede inoltre degli standard qualitativi quali puntualità, pulizia, comfort, riduzione del sovraffollamento delle carrozze e maggiori informazioni agli utenti; ci sarà anche una “task force” per il controllo della qualità dei servizi con sanzioni in caso di inadempienze. La puntualità (arrivo con al massimo 5 minuti di ritardo) dovrà raggiungere quest'anno il 90% ed entro due anni ci dovrà essere la funzionalità completa di porte, servizi igienici, sedili e climatizzazione delle carrozze.
Alla fine di maggio è stato istituito un nuovo titolo di viaggio, denominato “Tuttotreno Fvg”, che permette ai pendolari con abbonamento di viaggiare dal primo giugno su tutte le categorie di treni in regione, ovviamente con adeguamento di prezzo rispetto al semplice abbonamento per i treni regionali. Si sta studiando anche la possibilità di istituire un abbonamento agevolato per gli studenti. Infine con il nuovo contratto di gestione del servizio su gomma, che partirà nel 2011, dovrebbe essere istituito il biglietto unico valido sia sui treni che sugli autobus.
In seguito la giunta regionale ha stanziato altri 38 milioni di euro per l'acquisto e la gestione di 8 elettrotreni che andranno a sostituire le “Fanta” tra due anni. La delibera prevede anche che se ci saranno fondi si potrà arrivare ad acquistare un numero massimo di altri 26 elettrotreni. Non viene specificato di che tipo siano questi elettrotreni, è però previsto che debbano avere almeno 230 posti a sedere e che possano circolare anche in Slovenia in previsione del servizio di metro leggera transfrontaliera presentato sul numero 51 de **il tender**.

Claudio Canton

Il “ritorno” del Blauer Blitz

L'associazione austriaca Club del Blauer Blitz ha organizzato dal 21 al 24 maggio scorso un affascinate tour ferroviario denominato: "Miramare & Venezia" tra Wien Südbf (Austria) e Koper (Slovenia) con il convoglio di automotrici storiche delle ÖBB "Blauer Blitz" (Lampo Blu) in composizione da 5 elementi: VT 5145.01 + BT 7645.02 + BT 7845.02 + BT 7645.06 + VT 5145.14. Il programma del tour prevedeva due giornate di viaggio e due giornate di visita, con trasferimento in autobus da Koper (Capodistria), alle "vicine" Miramare (Trieste) e Venezia, città che negli anni '50 e '60 erano collegate con Vienna da un servizio diretto internazionale espletato proprio con questo convoglio. Le linee interessate dal tour sono state: all'andata, partenza da Wien Südbf fino a Klagenfurt attraverso la linea del Semmering; da Klagenfurt, via Weizelsdorf e Rosenbach (linea locale a binario unico), proseguimento sulla Ferrovia delle Caravanche per entrare in Slovenia transitando sotto il traforo alpino Kahlkogel che porta a Jesenice; successivo instradamento sulla splendida Transalpina fino a Sežana ed infine Koper; al ritorno da Koper sulla Ferrovia Meridionale: Postojna, Maribor, Spielfeld-Straß, Graz, e di nuovo sul Semmering fino a Wien Südbf. Sul sito ufficiale del club: www.club-blauer-blitz.com è possibile visionare tutte le iniziative e i viaggi di questo affascinante convoglio oltre a notizie, curiosità, manifestazioni e modelli. Nell'occasione è stato realizzato un modello celebrativo con l'effige del Blauer Blitz e due immagini storiche di Trieste e Venezia.
In futuro si potrebbe auspicare un Blauer Blitz che colleghi direttamente le due città transitando anche sulle nostre linee e non debba forzatamente fermarsi in prossimità dei confini italiani.

Enrico Ceron

Il Blauer-Blitz in partenza dalla stazione di Most na Soči il 21 maggio 2009 (foto E. Ceron)

Alpini a Latina in treno

L'Associazione Nazionale Alpini (ANA) del Friuli ha organizzato un treno speciale per recarsi a Latina in occasione della tradizione adunata degli alpini in congedo. Circa 350 di loro sono così partiti dalla stazione di Udine la sera dell'8 maggio con un convoglio, denominato “Treno Verde Julia”, composto da carrozze cuccette UIC-X e da un bagagliaio sul quale erano state caricate le provviste (tra le quali 500 litri di vino e 800 di birra). A Latina il treno è anche servito da ricovero degli alpini nella notte tra il sabato e la domenica.

Claudio Canton

Porte aperte a Pistoia

Sabato 28 marzo, presso l'ex deposito locomotive di Pistoia, si è tenuto il tradizionale "porte aperte" che questo anno assumeva un significato particolare dopo le recenti "voci" riguardanti la gestione del materiale storico di Trenitalia. Alcuni di noi hanno così deciso di partecipare a questa giornata e nell'occasione fare un tour ferroviario fuori dagli istradamenti classici e, soprattutto, viaggiando sempre con treni regionali. Arrivati a Bologna abbiamo percorso la "Porrettana" che ci ha sorpreso per frequenza dei treni, effettuati con ALe 642 e rimorchi, e l'alto numero di passeggeri. La linea, inaugurata nel 1864, è stata il primo collegamento nord-sud del nostro paese, e si caratterizza per le impegnative opere d'arte, tra cui il famoso viadotto di Piteccio; impressionante il versante toscano con vista mozzafiato sulla pianura pistoiese mentre si scende con pendenze al 26‰. All'ingresso della stazione di Pistoia l'ex deposito ci lasciava a bocca aperta: ETR 232P, E428.014, E 424. 005, E 444.001. Niente male come assaggio. Il mattino dopo ci siamo recati all'ex deposito dove facevano bella mostra di sé, oltre ai rotabili citati anche la 685.089, le 625.055 e 308, la 640.003, la 940.008, la 835.088, le 740.244 e 451, le 981.001 e 003 a cremagliera appena giunte dalla Calabria e ridotte molto male. C'erano poi la D 342.4007, la 744.118, la 741.120 fresca di revisione e le ALn 772.3265 e ALn 556.2331; interessante poi la carrozza a 3 assi npBDiy 68903. L'esposizione era abbastanza razionale con i rotabili in migliori condizioni all'ingresso davanti le officine, e quelli bisognosi di interventi sul retro; purtroppo si poteva accedere solo su alcune locomotive e c'è stata grande delusione per la discutibile decisione di rimessare l'ETR 232 fuori dall'area rendendolo inavvicinabile. Una grande folla di persone si è quindi riversata in stazione: alle 10.30 infatti arrivava il regionale "storico" da Firenze con l'E 428.014 che trainava 4 carrozze di cui 3 "centoporte". Dopo aver rimessato il convoglio vicino al deposito la macchina ha cominciato a fare diversi giretti fino a quando è andata a prelevare dai vicini stabilimenti Ansaldo-Breda il nuovo autotreno diesel per le ferrovie danesi, esponendolo poi in stazione.

Sopra, l'ingresso dell'ex deposito locomotive di Pistoia
A lato, la 685.089, nuova regina delle locomotive a vapore italiane che si affianca alla gemella 685.196

Sopra, la 744.118 in attesa di restauro
A lato, la E 444.001 "Tartaruga" prototipo

A questo punto siamo ripartiti alla volta di Lucca da dove avremmo raggiunto La Spezia percorrendo la "Garfagnana": la linea è a dir poco spettacolare con scenari mozzafiato e l'inconsueto paesaggio delle Alpi Apuane. Aperto un primo tratto nel 1892, è rimasta incompiuta per molto tempo in quanto non si ravvisava più la necessità di collegarsi con Aulla e La Spezia, complici anche le due guerre mondiali. Solo nel dopoguerra si decise il suo completamento con la galleria di Lupacino inaugurata nel marzo 1959, ben 75 anni dopo l'inizio dei lavori! Siamo passati di lì proprio nei giorni del 50° an-

niversario a bordo di una tripla composizione di automotrici molto insolita per noi friulani: due ALn 668.3000 che inquadrano una ALn 663. Le prime infatti sono immediatamente precedenti le ALn 663 di cui hanno stessi motori e cambio, per cui possono viaggiare accoppiate. Dopo aver cambiato ad Aulla, la cui nuovissima e deserta stazione ricorda molto la nostra Tarvisio Boscoverde, siamo giunti a La Spezia giusto in tempo per visitare il Museo dei Trasporti sezione ferroviaria. Il museo trova sede nella ex rimessa di La Spezia C.le, e mentre all'esterno ci sono dei rotabili accantonati in attesa di restauro e collocazione, l'interno è ordinato e veramente interessante nonostante le piccole dimensioni. Vi si trova la 940.050, l'835.053, una locomotiva ad accumulatori di costruzione TIBB, la sogliola ABL 4703 ex Marina Militare, una carrozza a cassa in legno ex R.A. ed ex Marina Militare e altri rotabili insoliti tra cui una vaporiera a

Sopra, autotreno diesel di costruzione Ansaldo-Breda per le ferrovie danesi
A fianco, la 743.301 del Museo di La Spezia

due assi Krauss-Maffei in restauro. Ma a fare da primadonna c'è la 743.301 dotata dei due preriscaldatori Franco-Crosti che riempie il capannone con la sua imponenza. Il museo possiede anche una E 626 e una E 636 che per motivi di spazio si trovano a Santo Stefano di Magra. Una raccolta di oggetti ferroviari di vario tipo tra cui dei banchi ACEI completa il piccolo ma gustoso museo. Inoltre c'è un originale plastico completamente in ottone in scala vicina alla 1, realizzato negli anni '40 da un ex dipendente dell'arsenale e che gli eredi hanno donato al museo. Riproduce vari rotabili tra cui una 691, una E 424 ed un'elettromotrice con molte libere interpretazioni. C'è anche una monorotaia di alcuni metri ed un fabbricato di stazione ispirato a La Spezia.
D'obbligo, il mattino dopo, una visita al museo navale della Marina Militare: ricca l'esposizione di modelli di navi di tutte le epoche civili e militari, ma anche di oggetti, armi, cannoni, siluri e molto altro ancora.
Il rientro non poteva che avvenire attraverso la "Pontremolese" portando a tre le linee transappenniniche percorse in tre giorni. La linea è stata inaugurata nel 1892, con lo scopo di collegare il porto e l'arsenale della Spezia con l'Emilia in vista di una guerra contro il Veneto. Oggi, oltre ad un buon servizio regionale con ALe 642, è un'importante asse "complementare" per i traffici dal nord verso il porto spezzino e proprio per questo sta subendo importanti lavori di ammodernamento. Alcuni tratti sono già stati raddoppiati in variante con molte gallerie, mentre il tratto di valico è a doppio binario fin dalle origini. Nel 2015 è previsto il raddoppio dell'intera linea con una nuova galleria di valico e quindi restano pochi anni per gustarsi ancora splendidi paesaggi con opere d'arte di tutto rispetto.
Tutto il viaggio è avvenuto con treni regionali e non abbiamo subito ritardi o disagi se non constatare, sul treno tra Parma e Bologna composto da carrozze Vivalto strapiene, la scomodità e irrazionalità di queste ultime.

Daniele De Anna
(autore anche delle foto)

A lato, panoramica con in primo piano la ALn 772.3265, affiancata dalle 741.120, 640.003 e 685.089
Sotto, il treno storico con la 428.014

Il nuovo orario estivo

Il nuovo orario ferroviario entrato in vigore il 14 giugno non ha comportato variazioni ai treni della nostra regione. In ambito nazionale si registra una velocizzazione delle percorrenze sulla linea tirrenica e la soppressione degli Intecity Plus, tutti trasformati in Eurostar City.
Un'altra novità è l'introduzione della prenotazione obbligatoria del posto per tutti i treni a media e lunga percorrenza; questo comporta l'eliminazione dell'obliterazione del biglietto, come già succede per i treni AV ed Eurostar. E' però possibile per due volte cambiare la prenotazione, che ha un costo: 1 euro per percorsi fino a 300 km e 2 euro per percorsi superiori. Secondo le associazioni dei consumatori queste variazioni di classificazione dei treni e la prenotazione obbligatoria non sono altro che un modo per camuffare ulteriori aumenti delle tariffe.
Sono state prorogate le promozioni low cost sui Frecciarossa e sugli Eurostar ed è stato introdotta l'offerta Familia Estate, valevole sui treni AV ed AV Fast dal 1° luglio al 31 agosto, che prevede sconti per le famiglie da 3 a 5 componenti.
Trenitalia ha anche lanciato un nuovo servizio che consente di eseguire direttamente dal proprio cellulare all'indirizzo http://mobile.trenitalia.com l'acquisto di un biglietto, il cambio di prenotazione, la consultazione dell'orario ferroviario, il monitoraggio in tempo reale della puntualità dei treni.
Con il nuovo orario inoltre il capotreno è tornato a svolgere il suo servizio di assistenza e di controllo dei biglietti in modo continuativo su oltre 3500 convogli regionali al giorno (numero destinato a salire nel corso dell'anno). Si tratta di uno dei primi risultati raggiunti con l'accordo sul macchinista unico (previsto anche sui treni AV) sottoscritto il 16 maggio e reso possibile anche dagli investimenti in tecnologie per la sicurezza pari a 4,4 miliardi di euro effettuati dalle FS. Claudio Canton

Notizie Flash

a cura di Claudio Canton

La società InRail, presentata sul numero 51 de **il tender**, ha iniziato i propri servizi merci il 9 febbraio: opera da Tarvisio Boscoverde a Osoppo con 9 coppie alla settimana e da Tarvisio Boscoverde a Udine con 8 coppie alla settimana. Inoltre ha preso in gestione il servizio di inoltro dei carri da e per l'acciaieria ABS che si trova nella Zona Industriale Udinese.

Tra la fine di aprile e gli inizi di maggio sono state cambiate tutte le marmotte della stazione di Udine. Ora sono a led ed hanno un'altissima luminosità: sono visibili anche in pieno giorno da un capo all'altro della stazione.
Sono poi state anche cambiate tutte le traverse limite di stazionamento.

Agli inizi di maggio il quartiere di Borgo Stazione a Tarvisio Centrale è rimasto senza illuminazione pubblica. Infatti questa zona, strade comprese, era tutta di proprietà delle FS che dopo la vendita di quasi tutte le abitazioni ha disdetto il contratto di fornitura dell'energia elettrica per l'illuminazione stradale, nonché quelli per la manutenzione e la pulizia dalla neve delle vie che risultano private. Praticamente tutto il quartiere si può qualificare come un grande condominio, per cui le queste spese vanno divise fra i proprietari. Il comune di Tarvisio, avvisato all'ultimo istante, si è dato da fare per trovare una soluzione e per vedere se poteva contribuire alle spese anche se si tratta di una struttura privata. Solo alla fine di giugno grazie al contributo del comune è stata ridata la corrente, ma lo stesso ha anche ribadito che il suo pagamento spetta ai proprietari dell'area.

Ogni tanto si risente parlare di TAV. Tutto è iniziato quando la presidente di Confindustria ha definito un vero peccato l'esclusione dei finanziamenti per la Tav nel Nord-Est decisa dal Cipe. Ad essa si sono associati esponenti politici e imprenditoriali del Veneto e del Friuli. Ma il presidente della regione FVG ha precisato che che non c'è stato alcun taglio, i fondi non c'erano prima e non ci sono ora, bisognerà darsi da fare per trovarne.
A questo proposito, il capolista del PD alle lezioni europee nella circoscrizione Nord-Est ha proposto di dirottare i fondi stanziati per la costruzione del ponte sullo stretto di Messina per questa ed altre opere più necessarie.
E restando in tema di elezioni, in questo caso comunali, il comitato No Tav di Porpetto ha invitato i concittadini a disertare le votazioni per protesta contro la costruzione della nuova linea!

Locomotiva Henschel utilizzata dalla società InRail per i treni dell'acciaieria ABS in sosta nello scalo ZAU di via Marsala a Udine (foto D. Carlutti)

Il 14 maggio, come conseguenza del pensionamento dei due addetti, la biglietteria della stazione di Gemona è stata chiusa. Gli utenti, il comune e la regione hanno protestato e chiesto il ripristino del servizio e/o almeno l'installazione di una biglietteria automatica che possa fornire tutta la gamma di biglietti. I pendolari hanno anche organizzato una raccolta di firme, che in pochi giorni ha raggiunto un migliaio di adesioni, per chiedere non solo la sua riapertura, ma anche l'abolizione della tariffa integrata regionale che comporta un maggior esborso di denaro, ingiustificato per chi utilizza solo il treno.
Altre lamentele si segnalano per la chiusura in alcuni giorni festivi di alcune biglietterie, come già riferito nei numeri precedenti de **il tender**, e come è successo il 25 aprile a Latisana.

Con l'attivazione dell'orario estivo la ferrovia Pedemontana è stata chiusa al traffico per tre mesi per lavori di manutenzione e trasformazione. Infatti verrà trasformata per il servizio a spola, probabilmente limitato solo alla parte occidentale, pertanto dovrebbero essere tolti tutti gli scambi nelle stazioni e rivisti tutti gli apparati di telecomando. I sindaci dei comuni attraversati dalla linea sono preoccupati perché pensano che questa operazione sia il preludio alla sua definitiva chiusura, mentre la regione smentisce questa possibilità.

Riportiamo alcune notizie di cronaca che hanno coinvolto le ferrovie.
Nuovi problemi con le cisterne: in questo caso agli inizi di aprile un carro cisterna contenente gpl è stato urtato da un altro carro nello scalo di Cervignano riportando danni al telaio. Solito intervento dei vigili del fuoco e di una ditta specializzata per lo svuotamento della cisterna.
Disagi al traffico stradale per le sbarre rimaste chiuse l'8 aprile, per circa un'ora a causa di un guasto ai pedali di comando, nei passaggi a livello di via Del Bon e via Pola a Udine sulla Pontebbana. L'aspetto insolito della vicenda è che il giornalista del Messaggero Veneto ha collocato questi PL sulla linea Udine-Cividale, con immediata replica della direzione FUC per correggere la falsa affermazione.
Una quarantina di cicloturisti non ha potuto partecipare alla pedalata tra Udine e Cervignano del giorno di Pasquetta perché non ha trovato posto per le biciclette sui treni per Udine.
Una ragazza, che attraversava assieme alla madre il passaggio a livello con le barriere chiuse a fianco della stazione di Sacile, è stata travolta dall'Eurostar Roma-Udine il 25 maggio.

A Bivio Pradamano sul raccordo interrato tra la linea da Trieste e la circonvallazione di Udine ancora privo di binari sono iniziati i lavori per la posa dei pali della linea aerea. Per il binario .... mah, si vedrà!

Denis Carlutti

Nella stazione di Mestre stanno venendo installati i nuovi teleindicatori a display elettronici; per questo motivo probabilmente non viene più fatta la manutenzione e l'aggiornamento del grande pannello partenze a palette mobili posto al centro della stazione sul primo binario. Pertanto la mattina del 2 giugno si poteva leggere: ES per Roma Oermhni, ES per Milano B.le (Brignole? N.d.R), Regionale di sola 2ª classe per Wien - autocorsa sostitutiva per indicare l'IC BUS.

La nuova compagnia NTV - Nuovo Trasporto Viaggiatori - ha ottenuto la licenza anche per il trasporto merci. Intende così inserirsi anche in questo settore entro il 2011. La denominazione societaria potrebbe essere NTM - Nuovo Trasporto Merci.

Trainwatching

Il 2 aprile con l'arrivo a Trieste del primo treno da Berlino è stato attivato il servizio Autozug dalla Germania al capoluogo giuliano. Al suo arrivo erano presenti varie autorità locali e regionali. Appositamente per questo servizio nella stazione di Trieste Centrale è stata realizzata, con contributi regionali, la rampa per il carico/scarico delle auto e delle moto al seguito. Sono previste tre direttrici: Berlin/Wannsee-Villach-Trieste - Autozug 13307, ogni mercoledì da aprile a ottobre - e Trieste-Villach-Berlin/Wannsee - Autozug 13306 ogni giovedì; Düsseldorf Hbf-Frankfurt (Neu-Isenburg)-Villach-Trieste - Autozug 13311, ogni venerdì da aprile a ottobre - e Trieste-Villach-Frankfurt (Neu-Isenburg)-Düsseldorf Hbf - Autozug 13310, ogni sabato; Hamburg/Altona-Villach-Trieste - Autozug 13397, ogni martedì da maggio a settembre, ed Autozug 13393,ogni domenica da aprile a ottobre - e Trieste-Villach-Hamburg/Altona - Autozug 13392, ogni lunedì da aprile a ottobre, e Autozug 13396, ogni mercoledì da maggio a settembre. Gli istradamenti in regione avvengono sia via Gorizia che via Cervignano.
Sono attivi anche collegamenti con Alessandria via Domodossola e con Bolzano-Verona via Brennero.

C. Canton/D. Carlutti

Il 17 aprile nella stazione di Udine si è visto un insolito convoglio: infatti una E 464 manovrava una E 652.

Denis Carlutti

L'Autozug 13311 Düsseldorf-Trieste, trainato da una E 656 in livrea XMPR e composto 8 carrozze DB - Autozug e Nachtzug - e 3 carri DB trasporto auto al seguito, transita nei pressi del P.M. Vat l'11 aprile 2009 (foto D. Carlutti)

Personalmente non amo i graffitari, specialmente quelli che imbrattano i treni, ma in un caso devo ammettere che, una volta tanto, una "Fanta" (la ALe 940.013) che girava in regione agli inizi di aprile con un graffito "vignaiolo" era un'opera d'arte. Quando l'ho vista la prima volta ho pensato che si trattasse di una livrea pubblicitaria, che magari si rifaceva ad un vecchio slogan regionale: "un vigneto chiamato Friuli". O magari che

fosse dedicata ai pendolari...... sul tipo: "beviamo per dimenticare...."
Denis Carlutti

Il 27 aprile a Bivio Pradamano è transitato un treno merci insolito: era formato infatti da due sestine di carri FS per il trasporto di rotaie trainate da una E 652 in livrea XMPR2. Proveniva dallo scalo di Cervignano ed era diretto verso Pontebba.
Denis Carlutti

Il 14 maggio si è verificato un evento oramai molto inconsueto: un treno merci ha viaggiato sulla Udine-Cividale. Era composto dalla locomotiva DE 424.02 e da due carri Gabs con logo FS inclinato. I carri erano in uso alla Caritas e sono stati portati a Cividale per essere riempiti con il materiale raccolto da questa associazione.
Denis Carlutti

Il 25 maggio a Udine Parco erano presenti alcuni rotabili interessanti: una locomotiva BB 36000 SNCF con livrea FRET, una locomotiva ex DB 211 della Serfer ed un treno cantiere con locomotiva, 20 tramogge e 2 pianali a carrelli, tutto materiale ex tedesco di una ditta di Roma.
Denis Carlutti

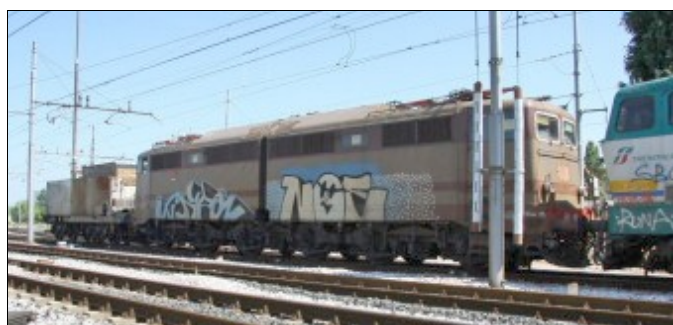
Sopra, particolare della ex "Fanta" con il graffito vignaiolo in sosta a Udine l'11 aprile 2009 (foto M. Saro) A lato, la ex "Fanta" in livrea "vigna" transita nei pressi di Bivio Vat lo stesso giorno (foto D. Carlutti)

Anche le ferrovie polacche, dopo quelle ceche e quelle slovacche, stanno dipingendo i loro carri Eaos o similari in livrea azzurra. Commento personale: piuttosto che il verde XMPR FS, meglio qualsiasi altra livrea.
Denis Carlutti

Agli inizi di giugno nel nuovo deposito locomotive di Cervignano erano in demolizione due locomotive D 345 (una era la 1129) e 4 o 5 D 141 (una era la 1016 di Trieste). In officina erano presenti per riparazioni la E 652.004 a causa di un principio d'incendio e la E 652.006, nonché la G 2000.20 ACT per la sostituzione delle batterie.
Valter Paoluzzi

Il 12 giugno è giunto a Udine proveniente da Gorizia un merci di carri pianali a carrelli con bilette di ferro lunghe quasi quanto i carri, ma la particolarità era data dalla trazione: infatti, in testa al convoglio c'erano ben tre D 345, tutte in livrea XMPR.
Denis Carlutti

Domenica 14 giugno la E 645.063 in livrea castano-isabella ed il tender della 685.064, che era utilizzato nella vecchia stazione di Tarvisio Boscoverde come serbatoio per il gasolio, sono stati trasferiti dal deposito locomotive di Udine, dove giacevano da mesi, al museo di Trieste Campo Marzio. Alla trazione del "convoglio" storico c'era la E 655.089 condotta da personale FUC. Si trattava degli ultimi due rotabili ancora presenti all'ex deposito di Udine.
Daniele De Anna

A lato, la E 655.089 traina il convoglio diretto al Museo di Trieste Campo Marzio e sotto, inquadratura della E 645.063 e del tender della 685.064 al momento della partenza da Udine Parco (foto D. De Anna)

Segnalazioni ferroTViarie

ovvero "perle di (non) saggezza giornalistica "e video-servizi ferroviari in TV
a cura di Denis Carlutti e Carmela Forte

Il 22 giugno nella zona di Prato sulla Firenze-Bologna c'è stato lo svio di 2 carri di un treno merci, definito però deragliamento dai vari telegiornali e dalla stampa.
Il Televideo della Rai nel darne notizia diceva che: Trenitalia provvederà a SVIARE vari convogli su altre linee, ovviamente si doveva intendere che vari treni sarebbero stati deviati su altre linee...
Ma pure i giornalisti dei telegiornali Rai ed il Televideo Mediaset non hanno brillato: dalle due CARROZZE di un treno merci (TG1) ai due carri diventati due treni merci deragliati (televideo Mediaset).
Anche nel caso della tragedia di Viareggio alcuni giornalisti insistevano sul fatto che erano deragliate delle carrozze. Inoltre il telegiornale di La7 ha parlato delle ferrovie tedesche, a cui apparteneva la cisterna esplosa, le DB, cioè le Deutsche Bahnof (ovviamente sono le Deutsche Bahn).
Commento: Se sembra non sia così grave dire carrozze a dei carri, il dizionario italiano alla voce carro riporta veicolo ruotato e trainato adibito al trasporto merci ed alla voce carrozza veicolo ruotato e trainato adibito al trasporto persone e/o posta.

Sempre il 22 giugno nella trasmissione "itinerari" di TV Koper (Capodistria) è stato mandato in onda un documentario sul Perù.
Nel corso della trasmissione si è potuto vedere il treno che porta i turisti alla notissima località di Machu Picchu. Il convoglio a trazione diesel era composto da una locomotiva di costruzione USA e da carrozze con livrea ispirata a quella della CIWL; anche la locomotiva presentava la stessa livrea. Sulle fiancate del treno era inoltre applicata la scritta "Perurail".

50 anni fa

Continua la pubblicazione sul Messaggero Veneto delle notizie più importanti apparse 50 anni fa sul giornale. Noi ovviamente riportiamo quelle relative alle ferrovie.
Il 18 aprile 1959 viene riportato che i comuni interessati pongono la loro netta opposizione alla ventilata chiusura per passività della ferrovia Udine-San Giorgio di Nogaro. La loro opinione è che la linea non possa essere in passivo visto che, per esempio, le prime due corse del mattino sono sovraffollate. La chiusura della tratta Palmanova-San Giorgio è infine avvenuta nel 1997.
Tre giorni dopo il giornale titola "Non si deve sacrificare la linea Sacile-Pinzano": contrari alla sua ventilata chiusura i comuni di Sacile, Polcenigo, Budoia, Aviano, Montereale, Maniago, Fanna, Cavasso Nuovo, Meduno, Travesio, Castelnuovo e Pinzano. E qui l'odierno giornalista del Messaggero Veneto che riporta la vecchia notizia prende un colossale abbaglio quando afferma che "ora questa linea, com'è noto, non c'è più". Invece questa ferrovia è ancora in attività, anche se non si sa fino a quando (vedi notizie flash).
Il 30 maggio compare un articolo che riguarda l'entrata in vigore il giorno successivo del nuovo orario estivo. Inizia con: "Le Ferrovie dello Stato, continuando nel loro programma di ammodernamento, con l'orario che andrà in vigore domani 31 maggio hanno potenziato numerose relazioni rendendole più rapide e più confortevoli; con una ulteriore sostituzione di treni a vapore con automotrici, con l'elettrificazione della Mestre-Cervignano e con l'istituzione di nuovi treni estivi a carattere turistico". Tra le novità c'è l'anticipo dell'orario del direttissimo per Vienna, dove arriva alle 20.30 anziché alle 22.00. Il treno corrispondente invece guadagna un'ora nel percorso fino a Roma. Da Udine a Venezia per il periodo estivo era previsto un diretto in più che partiva da Udine alle 20.45 con servizio di carrozze dirette a Milano. Viene anche riferito che l'elettrificazione della Mestre-Cervignano consente ai treni di guadagnare un quarto d'ora se rapidi, mezz'ora se direttissimi, ed un'ora, se accelerati.
Il successivo 25 giugno si legge di un intervento di un deputato friulano presso la Commissione Trasporti per mettere allo studio il raddoppio della Pontebbana. Il ministro rispose che il progetto delle FS era all'esame del governo e che il finanziamento del raddoppio dell'intera Udine-Tarvisio prevedeva una spesa di circa 35 miliardi di lire di allora. Inoltre precisò che erano in corso i lavori di elettrificazione della Mestre-Udine e che si pensava anche al raddoppio del ponte sul Tagliamento tra Codroipo e Casarsa. Come si sa l'elettrificazione della Mestre-Udine è stata completata l'anno successivo, il ponte sul Tagliamento è stato raddoppiato nel 1992 ed il raddoppio della Pontebbana è stato concluso nel 2000 (o nel 2001 se si considera la tratta fino al confine)!

Claudio Canton

Mercatino

CEDO i seguenti libri: Tranvie del Degano e But, € 20,00; Ferrovia delle Dolomiti € 30,00; Renon € 10,00.
Denis Carlutti reperibile in carrozza al sabato dalle 16.00 alle 18.00.

Notiziario della Sezione Appassionati Trasporti del DLF Udine

N° 53 - Anno 14 (N° 2 / 2009)
Allegato al supplemento N° 6 al N° 1 - Marzo 2009 di Cronaca e Cultura
Periodico culturale ed informativo del Dopolavoro Ferroviario di Udine.
Distribuzione gratuita. Aut. Trib. di Udine N° 9 del 21/06/94
Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n° 46) art. 1, comma 1, DBC UDINE

Direttore responsabile: Roberto Francescatto

Capo redattore: Claudio Canton

Direzione: via Cernaia 2 - Udine
Redazione: Carrozza SAT - Stazione di Udine

Fotocopiato in proprio